385.0982
C27f
v. 4

Digitized by the Internet Archive
in 2025 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign

https://archive.org/details/finanzasdelosfer04cast

P385
Ca
LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ILLINOIS
22 MAR 1915

FINANZAS

DE LOS

FERROCARRILES ARGENTINOS

EL AGUAMIENTO DEL CAPITAL DE LAS COMPAÑIAS DE FERROCARRILES

4.ª CONFERENCIA

DADA EN EL CENTRO NACIONAL DE INGENIEROS

POR EL

Ing. ARTURO CASTAÑO

El 3 de Diciembre de 1914

IMPRENTA «CÚNEO», SAN JUAN 2635

BUENOS AIRES

1914

UNIVERSITY OF ILLINOIS
MAR 1915

FINANZAS

DE LOS

FERROCARRILES ARGENTINOS

EL AGUAMIENTO DEL CAPITAL DE LAS COMPAÑIAS DE FERROCARRILES

4.ª CONFERENCIA

DADA EN EL CENTRO NACIONAL DE INGENIEROS

POR EL

Ing. ARTURO CASTAÑO

El 3 de Diciembre de 1914

IMPRENTA «CÚNEO», SAN JUAN 2635

BUENOS AIRES

1914

385.0982
C27f
v.4

Finanzas de los Ferrocarriles Argentinos

IV

El aguamiento del capital de las Compañías de Ferrocarriles

4.ª Conferencia dada en el Centro Nacional de Ingenieros
por el ingeniero Arturo Castaño el 3 de Diciembre de 1914

Mientras desempeñaba el ministerio de obras públicas don Ezequiel Ramos Mejía, se presentó en esta capital un caballero Director y Representante de una gran compañía, registrada en Estados Unidos, en el estado de Mayne, con el propósito de comprar todas las líneas de ferrocarriles pertenecientes a la Nación.

Esta Compañía tiene su campo de acción en la República del Brasil, donde ha adquirido y construído grandes estensiones de líneas férreas, acaparando inmensas zonas de tierra, lo que ha provocado ya la patriótica alarma de los hombres públicos en aquel país que han llevado hasta el mismo parlamento su voz de alerta. Esa empresa, impulsada por el espíritu audaz y emprendedor de la raza que representa tentó salvar nuestras fronteras, con un vasto programa de trabajo.

El propósito de esta Compañía, según lo publicado en las revistas europeas, es el de constituir una de las redes de Ferrocarriles más grandes del mundo, adquiriendo las líneas del Paraguay, Corrientes, Entre Ríos y Norte de la República, empalmarlas con las del Brasil para establecer sobre un puerto del Atlántico, que podría ser Santa Catalina, la concentración de toda la producción e importación de tan inmensas comarcas, provocando la alteración de los rumbos comerciales en nuestra República. Es un vasto pensamiento con el que se da cumplimiento a un programa de estrategia comercial y política en el que seguramente han intervenido algunos gobiernos de otras naciones, y que no alcanzó a comprender don Ezequiel Ramos Mejía, al

LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

acoger con simpatía la propuesta, que le hizo exclamar con cierta arrogancia que al fin, esta idea de enagenar las líneas nacionales venía a resolver un problema beneficioso para el país, «porque los argentinos no sabemos administrar ferrocarriles», injustificado cargo de que me ocuparé en una próxima plática.

Felizmente para el país, no prosperó la marcha de este proyecto, y para mayor felicidad, tan audaz iniciativa, ha fracasado por los sucesos internacionales que en estos momentos conmueven las finanzas mundiales; pero conviene que lo estudiemos, tranquilamente, con el espíritu sereno, al ocuparnos de la ley 5315, porque no será extraño que se reproduzcan ante la seductora imagen de la montaña de oro ofrecida al Gobierno

La primera observación, que nos hace meditar sobre la seriedad de la empresa proponente, que maneja una serie de decenas de millones de libras esterlinas, es, que está inscripta en un estado secundario de Estados Unidos, abandonando los grandes mercados del continente europeo que son los centros donde se cotizan todas las importantes operaciones financieras del mundo; y, en segundo término nos hace meditar como el Directorio de tan gran compañía tiene su centro de reuniones en el mercado de Paris, a varios miles de kilómetros del lugar en que se ha iniciado la Compañía.

Investigando la causa de estos hechos, nos encontramos, que aquel estado de Mayne, presenta la característica de tener una legislación sobre sociedades anónimas sumamente liberales, que permite a los iniciadores de compañías adquirir toda clase de derechos con la sola inversión de unos cientos de libras esterlinas, sin mayores responsabilidades para los iniciadores, por cuya razón es el lugar de cita de todos los grandes especuladores bursatiles que mantienen en completa acción a los establecimientos litográficos con la fabricación a granel de papeles que reflejan sus elucubraciones financieras con las cuales suele sorprenderse la buena fé de las jóvenes naciones americanas, que no han pasado todavia por el aprendizaje severo de las viejas naciones, en donde, no tienen campo de acción esos acaparadores de la fortuna pública.

Segun lo expresaron los reportages, que los diarios hicieron a ese caballero a la llegada a nuestro pais representante de tan gran sindicato, venía seducido por el esplendor de nuestro rápido progreso, en donde podían tener gran acción los fuertes capitales que él representaba y agre-

gaba que en ninguna parte del mundo se había dictado tan sabia ley protectora del desarrollo de los ferrocarriles, como entre nosotros por cuyo motivo estaba autorizado por su empresa para prestarnos su más decidida protección.

Ofreció al ministro de obras públicas Ramos Mejía 25.000.000 de £ por las líneas nacionales y este precio tan seductor para los que no saben penetrar los pensamientos de gobierno con mirada de estadista, y ofrecen el presente sin importarles el porvenir, no prosperó en el Congreso, sobre todo, porque éste con prudente previsión no quiso poner en manos de ministros ineptos tan inmensos caudales, que Dios sabe el destino que se les hubiera dado.

Pues bien señores, si esta enagenación se realiza por tan halagador precio, a las veinte y cuatro horas de firmado el contrato, la compañía compradora se hubiese presentado al Gobierno, acojiéndose a los beneficios de la ley 5315, y pidiendo que se le reconociese su capital de cuarenta millones de libras esterlinas en acciones y obligaciones, que importaba la realización del precio pagado al Gobierno por las líneas, y digo 40 millones, que bien podrian ser más, porque para una operación de tanta magnitud, llevada a efecto en momentos difíciles para las finanzas, tenían que pagarse generosamente a tantos intermediarios como lo expresé en mi conferencia anterior; item mas se agregaría a ese valor, unos diez millones de £ en acciones y obligaciones necesarios para reparar los desperfectos de las vias y tren rodante que el ministro Ramos, se habia encargado de desacreditar, posiblemente para justificar sus propósitos de enagenar las líneas del Estado, y toda esta montaña de papeles, que el país reconoce como oro sellado a los efectos de las tarifas y espropiación de las vías, hubiesen gravitado sobre la producción de las provincias del Norte, en conformidad a lo que dispone la ley que criticamos.

De manera pues, que los hijos de las provincias del Norte que hubiesen fomentado la realización de este proyecto para defenderse de las irregularidades del servicio del ferrocarril del Estado, se encontrarían de un día para otro, sorprendidos, al ver que las tarifas habían duplicado de su valor para servir un capital en acciones y obligaciones, invertido en el país como lo espresa el decreto del ministro Ramos Mejía reglamentando a la ley, en el que expresa «*que no se admitirá como parte del capital, sino las emi-*«*tidas para obtener un capital efectivo.*»

Entonces los habitantes del norte y oeste de la Repú-

blica, tambien comprometidos con la enagenación de las líneas, oprimidas bajo el peso de tan enorme especulación bursátil, en la cual perderían eternamente un 6 o 7 % en sus producciones, recordarían con tristeza los dañosos servicios de las administraciones nacionales, perjuicios que serán susceptibles en ser reparados mediante el concurso de hombres que a la competencia en el servicio público, unieran un ponderado patriotismo, hubieran iniciado en el Parlamento una campaña para recuperar las líneas enagenadas, muy posiblemente con una poco dificultosa aquiescencia de la empresa compradora, halagada por el precio que la Nación tendría que pagarle de los 60 millones de libras esterlinas en oro sellado, item mas la indemnización correspondiente de un 20 % por los seudo-perjuicios que sufriría la empresa, caso ya previsto por el ministro Ramos Mejía en el decreto reglamentario, es decir, 72 millones de £ oro sellado por lo que había sido comprado por 25.000.000 de £.

Si llegado el caso, pues siempre estas grandes iniciativas dejan fecunda semilla, de reproducirse esta propuesta y la representación del Norte no adoptase una actitud enérgica contra esta enagenación, bien pronto se apercibiría del lamentable error en que habría incurrido, en presencia del sacrificio de las industrias y del comercio y, consecuentemente, de la disminución de la riqueza de las provincias, aprisionada por los tentáculos de la empresa compradora que tan generosamente les dispensaría su concurso, a semejanza de esas plantas parasitarias que viven a espensas de sus frondosos bosques adhiriéndose a sus árboles seculares y secándolos al consumir su sabia vital.

Abandonemos estas digresiones, que no dejan de tener su valor científico para comprobar lo perjudicial del sistema adoptado en el desenvolvimiento de nuestra red de ferrocarrile, y continuemos estudiando los efectos prácticos que ha producido la ley 5815 en el pais en sus 6 años que lleva de vigencia, antes de ocuparme del disparate espresado por el ministro Ramos de que los ingenieros argentinos no son actos ni competentes para administrar los ferrocarriles del Estado, posiblemente para preparar el terreno y fortalecer su idea preconcebida de la enagenación de las líneas.

La estadística, que como he dicho, es un manantial inagotable de saber y de esperiencia, indispensable para una buena administración de ferrocarriles, por cuya razón el ministro Mejía, ha querido desautorizarla delegando en las

empresas el derecho de llevar todas las informaciones necesarias para que el Gobierno, compruebe la bondad de las tarifas que presentan a su aprobación; la estadística, decía, nos da interesantes antecedentes—que me permito someter a vuestro estudio—los cuales comprueban hechos que pueden sin exageración clasificarse de monstruosos, realizados por las compañías a la sombra de una ley caprichosamente interpretada y de la indiferencia pública por tan valiosos intereses y, sobre todo, bajo la protección decidida de un ministro incapaz, que ha comprometido el nombre del gobierno de nuestro país.

Atended bien: El F. C. del Sur, es la compañía que menos transformación ha sufrido en su constitución interna. teniendo una marcha normal progresiva, puede decirse constante, entre el año 1901 y el presente.

Sin embargo, el estudio de la estadística nos revela anomalías, que el país ignora, y que es preciso ponerlas bien claro en conocimiento del público.

Si tomamos un ejemplar de la estadística general de F. C. correspondiente a los años 1901, 1905 y 1909, que es la última publicada por esa repartición, encontramos que el capital de esta linea ha sido aumentado, en números redondos, de 116 millones a que subía el año 1901, a 153 millones en 1905, y que a su vez ha sido elevado a 200 millones para el año 1909, es decir, dando una diferencia en más de 37 millones entre los dos primeros años y de 46 entre los dos últimos.

La longitud de las vias que tenía la empresa en 1901 era de 3693 kilómetros; en 1905 de 4055 kilómetros y en 1909 de 4425 kms., es decir, que en relación en el período comprendido entre los años 1 y 5 aumentó sus vías en 362 Kms.. y entre los dos últimos en 370 Kilómetros.

La primera observación que se destaca de estas cifras es que los 3693 Kms. de vía que tenía el año 1901, con un costo kilométrico de 31.570 pesos oro, en 8 años ha aumentado hasta 45,297 pesos valor que presenta en el año 1909, es decir, un 25 % de aumento. La línea no ha sido electrificada, ni se ha construído obras nuevas, ni sufrido ninguna transformación y, sin embargo, las tarifas han sido elevadas en un 25 % para cubrir los servicios de un mismo capital. A este paso, para el año 1941 o sea 4 períodos más de 8 años, las tarifas que responden al mismo capital del año 1901 habían sido duplicadas.

Busquemos la explicación de estos antecedentes. El costo kilométrico era en 1901 de 31.570 pesos, en 1905

subió a 37.947 y llegó a 45.297 en 1909, y os ruego que os fijeis bien que este aumento en el valor kilométrico de la línea es para toda la estensión de sus vías, es decir, que entre los dos primeros años el costo de la *vía general* del F. C. aumentó por Km, en 6.377 pesos oro sellado y en el segundo período en 7.350 pesos oro.

Según la estadística, los gastos que tuvo la empresa en tren rodante, ascendió en el primer período a 5.198.000 oro sellado, y en el segundo, entre los años 5 y 9, a 9.796.000 pesos oro.

De manera que teniendo en cuenta el valor del tren rodante y los gastos de instalación de nuevas vías, la empresa ha invertido en el primer periodo de los años 1 al 5, la cantidad de 32.000.000 de pesos oro, y entre los dos periodos siguientes 36.000.000 para construir 362 km. y 370 km., respectivamente, de vías.

Notas que agrego en este cálculo el valor del tren rodante, en ventaja para los intereses de la empresa, pues son medios de movilidad necesarios para el tráfico que en ninguna contabilidad se agrega al capital de explotación de las compañías. El aumento del tren rodante es un reclamo de las necesidades públicas, que está directamente en relación con el desarrollo del tráfico y, por consiguiente, es servido por el capital de reserva de las compañías del que me he ocupado en mis pláticas anteriores.

Comparando estos valores, que damos de barato a las Compañías, para no entorpecer los datos oficiales que nos suministra la estadística, y que las mismas Compañías elevan a su antojo al Gobierno, encontramos que el costo kilométrico de las vías construidas con su respectivo tren rodante ha sido para el primer periodo de los años 1901 al 5 de 88.449 pesos oro sellado, y de 99.423 pesos oro sellado de 1905 a 1909.

Es decir, señores,—hablo a profesionales, para quienes son conocidos los precios de construcción de estas líneas—que el Gobierno ha reconocido el valor kilométrico de las vías construidas hasta el año 1909, en 99.423 pesos oro sellado, es decir 20.000 £ o reduciendo a nuestra moneda *en 225.000 pesos el kilómetro,* que es lo que importa el costo de cada uno de los 732 km. de vías en que ha aumentado su red tan privilegiada compañía en los 8 años transcurridos desde 1901 a 1909.

Estoy convencido que cualquiera de vosotros se comprometería a efectuar tales construcciones por un precio a *forfait* de *30 a 35.000 pesos moneda nacional*, seguros

de hacer un buen negocio; sin embargo, la Compañía lo ha construido por un precio *seis veces mayor*, lo que viene a producirle un beneficio líquido alrededor de *120.000.000 de pesos moneda nacional* (!), que el pais paga con un aumento de un 25 % en sus tarifas, y pagará hasta el año 1947 época en que termina la aplicación de la ley.

No me animo señores a sorprender al auditorio con el cálculo de lo que importará al fin del periodo de la vigencia de la ley ese aumento del 25 % en las tarifas. pues nos darán cifras inconcebibles.

Pero no quiero dejar un solo antecedente que las Compañías puedan observar diciendo que mis cálculos son apasionados, que no tienen fundamento porque he dejado de calcular tal factor, y aunque la estadística no lo espresa observo, que la Compañía ha construido obras nuevas como ser accesos a alto nivel, ampliaciones de estaciones etc. y para ser generoso con la empresa justipreciaremos estos gastos en diez millones de pesos oro, precio que considero que es más que abundante y tendremos este cuadro:

Aumento del capital reconocido en oro sellado		Costo de obras nuevas		Total gastado en construcción de vías nuevas	
1901-1905	1905-1909	1901-1905	1905-1909	1901-1905	1905-1909
37.216 816	46.582.704	5.000.000	5.000.000	32.216.816	41.582.704

Vias nuevas construídas kilómetros	Costo de kilómetro de via construida	
1901-1905	1901-1905	1905-1909
362.370	88.999	112.386

o sea vulgar precio moneda nacional de 200.000 y 260.000 pesos respectivamente, dando un término medio de 230.000 pesos por kilómetro.

Estos cálculos señores, no son una excepción del F. C. del Sur, pues las demás empresas estan en el mismo caso y basta para demostrarlo el siguiente cuadro del aumento del costo kilométrico, estractado de los mismos volúmenes de la Estadística de Ferrocarriles:

	Costo kilométrico reconocido por el Gobierno en oro sellado		
	1901		1909
Oeste de Buenos Aires	37.492		59.866
Buenos Aires y Rosario	30.929		48.911
Central Argentino	40.373		
Buenos Aires al Pacífico	35.976		57.844
Gran Oeste Argentino	41.284		56.410

Aquí no entran cálculos, ni probabilidades de ningún género. Son los mismos datos de la estadística, con la particularidad que a esta repartición pública le niegan las empresas todos los antecedentes que se les pide en los formularios mensuales. Son coeficientes obtenidos del mismo valor numérico que arrojan las memorias, con datos suministrados por las empresas, y que de ser equivocados tienen que ser seguramente favorables a ellas.

Es esta la comprobación manifiesta del aguamiento del capital de la compañía, que facilita la ley a las empresas y que por desgracia para el país, tocó aplicar al ministro Ramos Mejía, incapaz sin disputa alguna, inflesible en sus opiniones salvo el ser siempre complaciente con las empresas interesadas.

Pero ¿en cuánto debería ser aumentado lójicamente el capital de esta compañía en los dos periodos estudiados?

Entremos a estudiarlo, sin apasionamiento, concediendo generosamente a la compañia el precio de 5000 £ por kilómetro de vía construida, sín tren rodante, lo que es mucho conceder, pues en cualquier momento hallarán las empresas en el país, o fuera de él, casas que le construirían sus líneas por ese precio, en el que están comprendidos las expropiaciones, las estaciones y todo lo necesario para entrar inmediatamente en servicio público. Tendremos que se habría invertido en igual extensión de vía 9.000.000 de pesos oro en el primer período de los años 1901 al 5. los que agregados a los gastos de acceso independientes. estaciones, etc., que calculamos en 10.000.000 de pesos oro. nos da un total de 14.060.000 millones pesos oro sellado; y para el segundo periodo, por los mismos indicados renglones, 14.250.000 pesos oro, es decir, un total de 31.141.000 pesos o/s. como nuevo capital de la compañía por su nueva extensión de 732 kilómetros de vía, entre los años 1901 y 1909.

Comparando estas cifras con las que arroja la memoria, tenemos que entre los dos períodos de 1901 a 1909 el capital reconocido por el gobierno a las compañías es de 83.799.520 pesos oro sellado, y el que obtengo, con valores que nadie podrá objetar, es de 31.141.000 pesos oro, lo que acusa una diferencia de 52.658.520 pesos oro sellado en acciones y obligaciones con que la producción de la provincia ha sido recargada, enseñando al mundo que no hay país en la tierra que favorezca más la extensión de sus líneas férreas, pues las condiciones favorables que concede salen ya de lo quijotesco, para penetrar en un terreno misteriosamente inasequible.

Resulta, pues, que el capital de esta línea de que tratamos se ha aguado en un 80 % del capital realmente invertido, y si estas cifras oficiales, perfectamente exactas, no alcanzan a llamar la atención de nuestros mandatarios, en momentos que las compañías reclaman la elevación de las tarifas, es preciso que los que constituimos el pueblo lesionado en nuestros más vitales intereses, procedamos a meditar sobre lo que se está haciendo de la nacionalidad argentina que constituyeron y nos legaron con tanto sacrificio nuestros padres, pues, señores, hay que decirlo con patriótica franqueza, la Argentina está en vías de ser conquistada por el más vil de los despotismos, que lo es la tiranía del oro.

Creo inútil manifestar que iguales o análogos cálculos puedo hacer para el ferrocarril del Oeste y otros, con los mismos resultados, comprobando así que el país está siendo objeto de la más tenebrosa extorsión, digna de una egoista coalición capitalista extranjera, en la que actúa el capital de un estrecho círculo que mistifica a los poderes públicos con la cantinela de los *sacrificios que las empresas hacen en beneficio del país y de su progreso*, amparadas por los cantos y rapsodias de un ministro incapaz, que ha llevado al país al borde de un abismo, donde se vislumbran innumerables problemas que las futuras generaciones tendrán que resolver echando una mirada de justa reconvención a los gobiernos que han autorizado tan grandes descalabros.

Y lo que más ofende a nuestro patriotismo es que para realizar su programa imperativo, se permiten las empresas *amenazar a los poderes públicos* con el retraimiento del crédito del país si no se les concede tal o cual exigencia, como ocurre actualmente, que se insinúa al señor Presidente de la República, que no permita la sanción de la ley de jubilacion de los empleados de los ferrocarriles

que con tanta justicia reclama la H. Cámara de Diputados, amenazando con perjuicios de nuestro crédito en Londres, del cual estas empresas se creen ser las que los garantizan y sostienen.

Si efectuamos estos mismos cálculos para el F. C. del Pacífico, encontraremos cifras que sublevan los sentimientos más íntimos del alma, por los resultados a que llegamos, tanto que me basta decir que esta empresa no ha podido repartir dividendos este año, inculpando el hecho a la crisis que sufrimos, mientras a lo que sola y únicamente debe atribuirlo es a *la abundáncia en papeles litografiados* con que se ha abarrotado el mercado de Londres, cuyo valor fuertemente depreciado hoy se halla más abajo del 50 %. Y esto es lo que la Argentina lo reconoce como oro sellado con candidez, bajo ningún punto de vista justificada!...

Y si estos antecedentes no son suficientes para demostrar la lamentable situación en que ha caído el país bajo la administración del Ministro Ramos Mejía es preciso que sepáis que hoy mismo contribuimos a los gastos de la guerra continental que aflige al mundo, con un 6 % de nuestra producción, porque el Gobierno inglés ha duplicado en ese valor el impuesto a la renta que pagan los accionistas en Londres y que las Compañías al recargarlo en los gastos de esplotación, se lo impone al país por obra y gracia de las concesiones que les ha hecho, el ministro Ramos Mejía, por sí y ante sí lo que jamás hubiese sido autorizado por el Congreso.

Vale decir que la Argentina rinde su tributo a aquella Nación, como si fuesen las islas Malvinas o cualquier rincón de su inmenso territorio colonial, importándoles un bledo nuestro orgullo de nación libre e independiente— porque está maniatada con poderosas cadenas de oro que ligan y comprometen nuestros grandes destinos.

Esas amenazas de la retención de nuestro crédito en Londres, son un clisé, un papel pintado, que han inventado las compañías conociendo nuestro espíritu quijotesco; es un fantasma a guisa del espantajo que emplean los agricultores para espantar los pájaros en los terrenos cultivados, de quienes podemos aprovechar la filosofía que despliegan las aves cuando se posan en ellos, mofándose de sus autores.

En Londres, centro de las negociaciones mundiales, barómetro de las finanzas universales, existen cientos de círculos financieros dispuestos a traer sus capitales a nuestro país, hoy absorvido por un círculo estrecho que se llama del Río de la Plata, que no deja y combate toda

iniciativa en bien de nuestro pais temerosos de ser descubiertos en el usufructo de nuestra riqueza y de las prodigalidades que les brindamos con nuestras actitudes quijotescas. Todos esos círculos comprenden que la Argentina, como el Canadá, son los grandes escenarios de la industria y el trabajo reproductivo con un interés inmediato, y diariamente cuando concurren al funesto círculo, para solicitar un antecedente referente a nuestro pais, son desilusionados, espresando que la Argentina todavia no está preparada para fomentar esos proyectos, pues en ese caso, el circulo ya se hubiese encargado de realizarlos.

Si en un mañana cercano, porque no hay que desesperar del patriotismo de nuestros hombres públicos, el gobierno suprime el artículo de la ley, por el cual se enriquece a las compañías con el sacrificio de la economía nacional, y se concede a nuevas empresas líneas ferreas, sobre un capital de 5.000 £ por kilómetro, vendrán muchos capitales ingleses a establecerse entre nosotros, provocando una competencia ruinosa para las empresas que llevan sobre sí el castigo de los capitales aguados, obligadas a servir sus intereses con aplicación de tarifas dobles de las que impondrán las nuevas compañías con aquel capital limitado.

Y esto tiene que suceder en un porvenir inmediato, lo quieran o no las empresas, porque el nombre de la Argentina representa en todos los escenarios del mundo y el capital vá a donde sea beneficiado, pues ya están descubiertos en esos grandes círculos financieros los acaparadores de nuestro crédito, que se llaman campeones de nuestro progreso y que han tomado nuestro país como manantial en el que se vivifican e inspiran todas sus especulaciones, sin permitir que se presenten nuevos comensales en el opíparo banquete que con tanto esplendor les brindamos.

¿Quereis un antecedente? En un círculo de espectables banqueros que discutían la formación de una compañía para la construcción de una obra de gran importancia nacional y a cuya reunión se había invitado a un representante de una de las poderosas empresas ya incorporada en el pais, este se espresó con cierto menosprecio y vanidad diciendo, que se disponía a la formación de la Compañía, «*porque tenía » derechos adquiridos, pues en cualquier momento sobre » su mesa reunía setenta y cinco millones de libras en títulos » ferroviarios de la Argentina y que él era la República » Argentina, faltándole solo la bandera para que se le » respetase como tal* ».

Este caballero, que en un tiempo fué empleado a sueldo

de una compañía hoy posee su fortuna que se valúa en más de quince millones de libras esterlinas.

Se le respondió con cierta sonrisa irónica y de aquella reunión de grandes celebridades financieras, surjió la idea de facilitar al Gobierno Argentino los medios de la espropiación de todos sus líneas de Ferrocarril, adoptándose un programa desconocido hasta estos momentos por la opinión pública y del que me ocuparé en la próxima conferencia. Es esto una comprobación que nuestro pais tiene grandes amigos y admiradores en la alta banca y fuera del círculo estrecho del Río de la Plata, y que no sabemos aprovechar, temorosos del clisé que han inventado nuestros dominadores, para amenazar cualquier iniciativa del nuestro gobierno.

A propósito de estos antecedentes que nos suministran los Ferrocarriles del Sur y del Oeste tenemos que recordar lo que he espresado en noches anteriores, que la provincia de Buenos Aires sirve un capital de 17.000.000 de pesos oro, en cifras redondas, de las líneas que el Oeste vendió hace más de 20 años al Sur y Central Argentino, valor que estas empresas también lo tienen incorporado a su capital, lo que quiere decir, que en ese largo período de tiempo, la provincia ha regalado a la Compañía, un valor no menor de 30.000.000 de pesos oro pues ha sido amortizado dos veces, lo que es algo más que una usurpación, tolerada por ministros incapaces, que más que al país representaban los intereses de las Campañías.

A esto más, hay que agregar, los 16.000.000 de pesos oro prestados por el Sur a la Compañía anónima del Dock Sur, que también están cargados sobre la producción del país como capital invertido en la línea mientras que los tienen en especulaciones bursátiles. Y después de esto, vienen las empresas a reclamar al señor Presidente de la República la elevación de las tarifas, invocando la mala situación financiera porque pasa el país, señalando a los hacendados como los candidatos más apropósito para arrebatarles sus bienes, porque según ellos, son pudientes y pueden sufrir tales recargos en su producción...

El señor Presidente de la República no debe olvidar que lo que no puede ni debe servir el país son *los capitales aguados de las compañías*; pagar dividendos a *títulos desdoblados* y obligaciones abundantes prodigadas a la sombra de una ley sin más control que la conciencia de sus directores, de lo que se ha abusado durante la permanencia de ciudadanos ineptos al frente del ministerio de Obras Públicas.

Y todavía, señores, tengo que revelaros algo más. Se encuentran a estudio del señor Procurador del Tesoro espedientes iniciados por las Compañías pidiendo al Gobierno el reconocimiento de 130.000.000 de pesos oro en acciones y obligaciones flotantes que las empresas dicen que han empleado en el país, las que caerán como cuerpo muerto sobre la producción nacional, comprometiendo aún más nuestro malestar económico que lo sentimos, sin querer penetrar a investigar su causa, por temor al *clisé* inventado por las Compañías de no comprometer nuestro crédito en el exterior.

Día llegará que estas empresas en el pecado tendrán la penitencia, pues, en el momento que un gobernante honrado se dé cuenta de tales licencias y obligue a las empresas a bajar sus tarifas con arreglo a la derogación del reglamento que dictó el ministro funesto don Ramos Mejía, las compañías tendrán perjuicios y no alcanzarán a pagar sus compromisos en Europa, en donde se ha abarrotado los mercados con títulos de un capital ficticio.

Y este momento, creo señores, que ha llegado para las Compañías con la guerra europea que aflige al mundo comprometiendo todos los intereses universales, y sobre todo, porque al frente de los destinos del país se encuentra un estadista de gran talla financiera que no se dejará seducir con las falsas documentaciones que le presenten las empresas para elevar sus tarifas, procurando completar su larga acción pública en la que ha conquistado el título de gobernante escrupuloso y patriota.

Entonces llegará el momento que el público de Londres suscriptor a los títulos de estas empresas se darán cuenta de la mala administración de sus intereses, pues nunca las Compañías podrán hacer recaer sobre este floreciente país, de tan gran desarrollo económico, los descalabros internos de las malas administraciones, y vendrá lo que debe de venir.

BRODART
MADE IN U.S.A.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 126357182